

4. Сущенко В.Д. Сучасний процес управління в органах внутрішніх справ : монографічне дослідження / В.Д. Сущенко, С.В. Присяжний, О.І. Коваленко. – К. : Національна академія внутрішніх справ України, 1999. – 352 с.

5. Адміністративне право України. Академічний курс : підручник : у 2 т. / Редкол.: В.Б. Авер'янов (гол.) та ін. – К. : Юридична думка, 2004. – 1172 с.

6. Колпаков В.К. Адміністративне право України : підручник / В.К. Колпаков. – К. : Юрінком Інтер, 1999. – 544 с.

7. Школик А.М. Порівняльне адміністративне право : навч. посібник [для юрид. фак-тів та фак-тів міжнар. відносин] / А.М. Школик. – Львів : ЗУКЦ, 2007. – 308 с.

8. Кузьменко О.В. Процесуальні категорії адміністративного права : монографія / О.В. Кузьменко. – Львів : ВАТ «Львівська книжкова фабрика «Атлас», 2004. – 232 с.

9. Скакун О.Ф. Теорія держави і права : підручник / О.Ф. Скакун. – Х. : Консум, 2001. – 656 с.

ВОЛІК В. В.,
кандидат юридичних наук
(Донецька міська рада)

УДК 347.763.36

МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ ФОРМУВАННЯ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ У СФЕРІ МІСЬКОГО ТРАНСПОРТУ

В роботі визначено методологічні засади формування державної політики у сфері міського транспорту. Автором розглянуто закордонний досвід формування державної політики у цій галузі та зроблено пропозиції щодо впровадження цього досвіду у процесі реформування транспортної галузі в Україні.

Ключові слова: міський транспорт, державне управління, державна політика.

В работе определены методологические основы формирования государственной политики в сфере городского транспорта. Автором рассмотрен зарубежный опыт формирования государственной политики в этой сфере, разработаны предложения по внедрению этого опыта в процессе реформирования транспортной отрасли в Украине.

Ключевые слова: городской транспорт, государственное регулирование, государственная политика.

In article the author investigated methodological bases of formation of a state policy in the sphere of city transport. The author studied foreign experience of formation of a state policy in this sphere, and developed offers on introduction of this experience when reforming the transport sphere in Ukraine.

Key words: city transport, state regulation, state policy.

Вступ. Міський транспорт відіграє важливу роль у забезпеченні сталого розвитку економіки міста, регіону та країни в цілому. Тому держава покладає багато зусиль задля забезпечення належного розвитку цієї сфери. При цьому її головною метою є ефектив-



не та безперебійне функціонування міського транспорту з максимальним задоволенням потреб населення в пасажирських перевезеннях та мінімальними витратами з бюджетів відповідних рівнів. Тому за сучасних умов актуальності набувають питання оптимізації вітчизняної системи управління міським транспортом та їх максимальної адаптації до вимог європейських стандартів щодо перевезення пасажирів міським транспортом.

Формування ефективної транспортної політики має важливе значення як для розвитку цієї галузі, так і для розвитку міст. Метою такої політики є реалізація стратегії сталого розвитку міста та транспортної галузі шляхом створення умов для ефективного та безпечного переміщення людей за допомогою міського транспорту. При цьому в процесі визначення методологічних засад формування державної політики у галузі міського транспорту особливо цінним є досвід країн Європейського Союзу, який вже пройшов цей шлях у забезпеченні ефективної організації роботи міського транспорту.

Питанню забезпечення ефективного розвитку міського транспорту приділяється увага з боку багатьох вітчизняних та закордонних вчених. Зокрема, проблематику управління у галузі міського транспорту досліджували О. І. Амоша, М. П. Бутко, Ю. М. Косой, В. В. Костецький, Я. О. Лудченко, Ю. С. Попков, В. І. Шелейховській, В. Л. Швець. У роботах зазначених авторів вирішення сучасних проблем в сфері міського транспорту вбачається у вдосконаленні існуючого правового забезпечення функціонування міського транспорту та у зміні існуючої системи фінансування у цій галузі. Що стосується дослідження державної політики у сфері міського транспорту та адаптації закордонного досвіду щодо забезпечення ефективної роботи пасажирського транспорту, то ця проблема не отримала достатнього висвітлення у наукових джерелах та потребує подальшого дослідження.

Постановка завдання. Метою роботи є визначення методологічних засад формування державної політики у сфері міського транспорту, аналіз європейського досвіду організації роботи міського транспорту, а також розробка на цій основі рекомендацій щодо реформування системи функціонування міського транспорту в Україні.

Результати дослідження. За сучасних умов головна мета державного управління транспортом полягає у організаційному забезпеченні нормального і безпечного функціонування транспортної системи, яка має ґрунтуватися на поєднанні приватних і публічних інтересів. При цьому останнім часом здебільшого йде мова про делегування управлінських повноважень місцевим органам влади і самоврядування. Особливої актуальності це набуває в умовах реформи децентралізації влади.

Законодавство забороняє місцевим органам влади і самоврядування втручатися у господарську діяльність підприємств транспорту, залучати їх експлуатаційний персонал на інші роботи. У той же час Закон України «Про транспорт» зобов'язує органи управління транспортом сприяти місцевим органам влади і самоврядування у виконанні ними своїх повноважень щодо соціального та економічного розвитку транспорту, спільно здійснювати заходи щодо захисту навколишнього природного середовища, розробляти і проводити узгоджені заходи для забезпечення безперебійної роботи транспорту у разі стихійного лиха, аварій, катастроф та під час ліквідації їх наслідків, координувати роботу, пов'язану із запобіганням аваріям і порушенням на транспорті, а також організувати взаємодію різних видів транспорту з метою більш ефективного їх використання, підвищення якості обслуговування [1].

Органи місцевої влади і самоврядування в межах своїх повноважень надають допомогу підприємствам і організаціям транспорту у поліпшенні використання транспортних засобів відправниками (одержувачами) вантажів і розвитку (у тому числі на пайових засадах) будівельної індустрії, об'єднують кошти підприємств, організацій, колективних господарських підприємств і фермерських господарств, а також бюджетні та позабюджетні кошти для вдосконалення транспортної мережі, будівництва вокзалів, шляхопроводів та інших об'єктів транспорту. Органи управління транспортом та органи місцевої



влadı об'єднують кошти державного і місцевого бюджетів та підприємств транспорту для будівництва вокзалів, станцій, портів, пристаней, аеропортів, пішохідних мостів, тунелів, пасажирських платформ, метрополітенів, придбання пасажирського рухомого складу, утримання і впорядкування шляхів сполучення та інших об'єктів, пов'язаних з обслуговуванням пасажирів і перевезеннями вантажів [1].

Існуючі правові та економічні відносини між органами місцевого самоврядування як замовниками перевезень, перевізниками та пасажирями не відповідають перспективній соціально-економічній ситуації, обмежують ефективне залучення в сектор міського громадського транспорту приватних інвестицій і розвиток конкурентного середовища.

У сфері господарювання держава здійснює довгострокову (стратегічну) і поточну (тактичну) економічну і соціальну політику, спрямовану на реалізацію та оптимальне узгодження інтересів суб'єктів господарювання і споживачів, різних суспільних верств і населення в цілому. Економічна стратегія – обраний державою курс економічної політики, розрахований на тривалу перспективу і спрямований на вирішення великомасштабних економічних та соціальних завдань, завдань культурного розвитку, забезпечення економічної безпеки держави, збереження і примноження її економічного потенціалу і національного багатства, підвищення народного добробуту. Економічна стратегія включає визначення пріоритетних цілей економіки, засобів та способів їх реалізації, виходячи зі змісту об'єктивних процесів і тенденцій, що мають місце в національному та світовому господарстві, та враховуючи законні інтереси суб'єктів господарювання. Економічна тактика – сукупність найближчих цілей, завдань, засобів і способів їх досягнення для реалізації стратегічного курсу економічної політики в конкретних умовах, що складаються в поточному періоді розвитку економіки [2].

Правове закріплення економічної політики здійснюється шляхом визначення засад внутрішньої і зовнішньої політики, у прогнозах і програмах економічного і соціального розвитку України та окремих її регіонів, програмах діяльності Кабінету Міністрів України, цільових програмах економічного, науково-технічного і соціального розвитку, а також відповідних законодавчих актах. В галузі міського транспорту прикладом цьому можуть бути Транспортна стратегія України на період до 2020 року [3], Концепція Державної цільової економічної програми розвитку автомобільного транспорту на період до 2015 року [4], Державна цільова програма розвитку міського електротранспорту на період до 2017 року [5] тощо.

У деяких джерелах як різновид державної політики розглядається транспортна політика, основними напрямками якої є:

- організаційно-кадрова політика держави на транспорті;
- майнова та інвестиційна політика;
- фінансово-кредитна політика;
- податкова політика;
- тарифна політика;
- амортизаційна політика на транспорті тощо [6, с. 31].

Державне управління діяльністю транспорту здійснюється перш за все шляхом проведення та реалізації економічної і соціальної політики, включаючи надання дотацій на пасажирські перевезення.

Важливим напрямом розвитку міського транспорту є забезпечення безпеки перевезень. Державна транспортна політика в галузі безпеки руху реалізується через законодавство України, нормативно-правову й нормативно-технічну базу, вдосконалення системи державного управління, управління державною власністю (об'єктами інфраструктури, підприємствами транспорту) та державне регулювання у сфері відносин і діяльності суб'єктів підприємництва.

Підвищення безпеки дорожнього руху потрібно розглядати як загальнонаціональний пріоритет, спрямований на зниження темпів зростання аварійності порівняно з тем-



пами збільшення автомобільного парку, зменшення тяжкості ДТП і кількості загиблих на дорогах.

Європейська інтеграція є одним з основних пріоритетів української державної політики. Проте транспортна система країни все ще не відповідає стандартам і вимогам ЄС і відзначається суттєвим відставанням щодо інфраструктури, обладнання і норм. Україна задекларувала готовність здійснити все можливе для модернізації своєї транспортної системи шляхом підписання та ратифікації низки відповідних міжнародних конвенцій, а також участі в міжнародних організаціях, гармонізації внутрішніх норм і стандартів щодо роботи транспорту [7, с. 182].

Особлива увага щодо сприяння сталому розвитку міського транспорту в містах зосереджена з боку Європейської комісії, якою систематично розробляються та затверджуються відповідні нормативні документи, що регламентують основні напрямки нової транспортної політики Європейського Союзу.

Сучасні тенденції реформування міського транспорту в розвинених країнах і задекларовані Міжнародним союзом громадського транспорту принципи організації громадського транспорту основними цілями припускають сталий розвиток суспільства і поліпшення якості життя людини [8].

У деяких європейських країнах основним інструментом управління системою міського транспорту є проектне фінансування як один з різновидів муніципального замовлення. Його суть полягає у проведенні конкурсів (тендерів, аукціонів), проектів різних компаній, які організують транспортні перевезення з залученням експертів. За результатами конкурсу обирається проект, на який буде видано муніципальне замовлення. Такий вибір виконавців сприяє розвитку здорової конкуренції у сфері міського пасажирського транспорту [8, с. 380].

Найбільш вагомою характеристикою системи пасажирських перевезень, яка суттєво відрізняє її від запровадженої в країнах СНД, є застосування інтермодальної транспортної системи. Інтермодальна транспортна система являє собою такий спосіб забезпечення функціонування громадського транспорту на певній території або в районі, в яких декілька видів міського транспорту (автобус, трамвай, тролейбус та метро), створюючи чітку і просту систему взаємопов'язаних маршрутів, здійснюють переміщення пасажирів за єдиним тарифом, дотримуючись певних умов перевезень та регулярні інтервали між сполученнями. Як показав закордонний досвід, спрощення в роботі транспорту, введення єдиного тарифу, створення транспортно-пересадочних вузлів, впорядкування руху транспорту та впровадження системи диспетчерського управління та інших елементів інтегрованої транспортної системи сприяло підвищенню привабливості міського транспорту [8, с. 379].

Одним із важливих кроків у контексті розвитку транспортної політики Європейського Союзу стало прийняття Європейською комісією Білої книги «Транспорт – 2050», що є новим стратегічним документом у сфері транспорту, у якому викладено основні цілі спільної транспортної політики ЄС до 2050 року. Слід зазначити, що це є третя Біла книга зі спільної транспортної політики ЄС, починаючи із підписання Маастрихтського договору у 1992 р. На відміну від попередніх двох, ця біла книга спрямована на врахування потреб ЄС після розширення, зменшення залежності транспорту від традиційних видів палива та скорочення викидів у атмосферу.

Взагалі Білі книги – це своєрідний жанр, що широко розповсюджений у Європейському Союзі під час підготовки стратегічних документів. Вони не є законодавчими актами, але в той же час визначають дії інститутів та органів ЄС в конкретних галузях на довгострокову перспективу. Таким чином, на підставі цього документу буде будуватися стратегія розвитку європейського транспорту до 2050 року.

Відповідно до цього документу було поставлено дві задачі: з одного боку, фактично побудувати транспортний ринок, а з іншого – фактично підвищити рівень мобіль-



ності під час одночасного зниження рівня екологічного забруднення. Заради цієї мети Єврокомісія планує суттєві перетворення у транспортній системі [9].

Що стосується міського транспорту, то у зазначеній Білій книзі також визначені головні засади його розвитку. Зокрема, йдеться про те, що у пасажирських перевезеннях на середні відстані головну роль має відігравати залізничний транспорт. Транспортна політика також повинна утворювати основу для дій місцевих органів влади стосовно формування інтегрованих систем громадського транспорту в конурбаціях (на міських територіях, що розвиваються дуже швидко). Підтримання ключової ролі залізниці у пасажирському транспорті є особливо важливим у конурбаціях та навколо них. Також центри міст планується повністю позбавити від автомобілів із бензиновими та дизельними двигунами. Перевага надається електричним та гібридним. Зазначені заходи, на думку авторів, мають скоротити обсяг шкідливого забруднення атмосфери на 60% порівняно з початком століття.

Висновки. Європейський досвід стратегічного планування у сфері міського транспорту дає підстави стверджувати, що ефективний розвиток транспортних систем має здійснюватися за такими напрямами, як зміни загального стратегічного бачення міського транспорту як важливого елемента транспортної інфраструктури та відповідні зміни у державній політиці у сфері міського транспорту за такими важливими напрямами: фінансово-кредитна, податкова, тарифна, організаційно-кадрова, майнова та інвестиційна політика держави на транспорті. За цих умов серед напрямків євроінтеграції України важливим напрямком є гармонізація перспектив розвитку національної транспортної системи з європейською. Зазначені аспекти мають бути закріплені у відповідній державній політиці в галузі міського транспорту.

Список використаних джерел:

1. Про транспорт : Закон України від 10.11.1994 р. № 232/94 // Відомості Верховної Ради України. – 1994. – № 51. – Ст. 446.
2. Господарський кодекс України : коментар. – Х. : ТОВ «Одіссей», 2004. – 848 с.
3. Про схвалення транспортної стратегії України на період до 2020 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 20.10.2010 р. № 2174-р // Офіційний вісник України. – 2010. – № 92. – Т. 2. – С. 545. – Ст. 3280.
4. Про схвалення Концепції Державної цільової економічної програми розвитку автомобільного транспорту на період до 2015 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 3.08.2011 р. № 732-р // Офіційний вісник України. – 2011. – № 59. – С. 190. – Ст. 2376.
5. Про затвердження Державної цільової програми розвитку міського електротранспорту на період до 2017 року : Постанова Кабінету Міністрів України від 29.12.2006 р. № 1855 // Офіційний вісник України. – 2007. – № 1. – С. 179. – Ст. 41.
6. Вайцман В. Г. Компетенція публічних органів управління у сфері дорожнього транспорту: проблеми теорії та практики реалізації / В. Г. Вайцман // Юридичний вісник. – 2009. – 4 (13). – С. 30–33.
7. Амоша О. І. Європейський досвід забезпечення ефективного функціонування підприємств міського пасажирського транспорту / О. І. Амоша, О. С. Філіппова // Економіка будівництва і міського господарства. – 2010. – № 4. – Т. 6. – С. 179–189.
8. Лудченко Я. О. Методологічні засади формування міської транспортної політики / Я. О. Лудченко, І. М. Третьяков // Управління проектами, системний аналіз і логістика. – 2011. – Вип. 8. – С. 377–383.
9. White Book Transport. Roadmap to A Single European Transport Area – Towards A Competitive And Resource-Efficient Transport Syst [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.transport-ukraine.eu/node/56>.



ПРАВО І СУСПІЛЬСТВО

Науковий
журнал

Журнал заснований
у 2004 році з ініціативи
генерал-лейтенанта міліції
ВІТАЛІЯ ФЕДОРОВИЧА
ЗАХАРОВА, заслуженого
діяча науки і техніки
України, кандидата
юридичних наук, професора

Свідоцтво про державну
реєстрацію – серія КВ
№ 19320-9120 ПР
від 05.07.2012

Передплатний індекс –
99881

Виходить 6 разів на рік

Адреса редакції:
49064, м. Дніпропетровськ,
вул. Орловська, 1-Б
тел.: (056) 371-51-47

ISSN 2078-3736

У номері

*РОЗБУДОВА ДЕРЖАВИ І ПРАВА:
ПИТАННЯ ТЕОРІЇ ТА КОНСТИТУЦІЙНОЇ ПРАКТИКИ*

*ЦИВІЛІСТИКА, ГОСПОДАРСЬКЕ ПРАВО
ТА ГОСПОДАРСЬКИЙ ПРОЦЕС*

*АДМІНІСТРАТИВНЕ ПРАВО І АДМІНІСТРАТИВНИЙ ПРОЦЕС,
ІНФОРМАЦІЙНЕ ПРАВО*

АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ ФІНАНСОВОГО ПРАВА

*ПИТАННЯ КРИМІНАЛЬНОГО ПРАВА, КРИМІНОЛОГІЇ
ТА КРИМІНАЛЬНО-ВИКОНАВЧОГО ПРАВА,
КРИМІНАЛЬНО-ПРОЦЕСУАЛЬНЕ ПРАВО ТА КРИМІНАЛІСТИКА*

Екологічне право

5
2014

Науковий журнал. Заснований у 2004 році. Засновники: ВНПЗ «Дніпропетровський гуманітарний університет», Фонд юридичної науки Академіка права В.В. Сташиса, Національна академія внутрішніх справ. Видавець – ВНПЗ «Дніпропетровський гуманітарний університет». Включений до переліку фахових видань ВАК України з юридичних наук (Постанова Президії ВАК України від 10.03.2010, № 1-05/2).

Головний редактор М.В. Корнієнко
Заступники головного редактора:
О.М. Джужа, О.В. Негодченко

Редакційна колегія не завжди поділяє позицію автора

За точність викладеного матеріалу відповідальність покладається на авторів

Зміни до тексту та скорочення, що не впливають на зміст матеріалів, а також їх перейменування вносяться редакцією без узгодження з автором

Рукописи не рецензуються і не повертаються

Ухвалено до друку Вченою радою Дніпропетровського гуманітарного університету (протокол № 9 від 20.06.2014 р.)

Бандурка О.М. – доктор юридичних наук, професор, академік Національної академії правових наук України;
Вербенський М.Г. – доктор юридичних наук, професор;
Джужа О.М. – доктор юридичних наук, професор;
Коваленко В.В. – доктор юридичних наук, професор, член-кореспондент Національної академії правових наук України;
Корнієнко М.В. – доктор юридичних наук, професор;
Костицький М.В. – доктор юридичних наук, професор, академік Національної академії правових наук України;
Негодченко О.В. – доктор юридичних наук, професор;
Тацій В.Я. – доктор юридичних наук, професор, академік НАН України, президент Національної академії правових наук України;
Ярмиш О.Н. – доктор юридичних наук, професор, член-кореспондент Національної академії правових наук України.

Антонов К.В. – доктор юридичних наук, професор;
Богатирьов І.Г. – доктор юридичних наук, професор;
Гіжевський В.К. – кандидат юридичних наук, професор;
Іщенко А.В. – доктор юридичних наук, професор;
Калюжний Р.А. – доктор юридичних наук, професор;
Колпаков В.К. – доктор юридичних наук, професор;
Константинов С.Ф. – доктор юридичних наук, доцент;
Мисливий В.А. – доктор юридичних наук, професор;
Олефір В.І. – доктор юридичних наук, професор;
Макаренко Є.І. – кандидат юридичних наук, професор;
Макушев П.В. – кандидат юридичних наук, доцент

**АДМІНІСТРАТИВНЕ ПРАВО І АДМІНІСТРАТИВНИЙ ПРОЦЕС,
ІНФОРМАЦІЙНЕ ПРАВО**

АЛФЬОРОВА Т. М. АДМІНІСТРАТИВНЕ СУДОЧИНСТВО ЯК ФОРМА КОНТРОЛЮ ЗА ДІЯЛЬНІСТЮ ОРГАНІВ ТА ПІДРОЗДІЛІВ ДЕРЖАВНОЇ АВТОМОБІЛЬНОЇ ІНСПЕКЦІЇ.....	61
БОНДАРЕНКО К. В. ОСОБЛИВОСТІ ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ ЗАКОРДОННИМИ СПРАВАМИ.....	67
БУРЛАКОВ С. В. МЕТА, ЗАВДАННЯ ТА ПРИНЦИПИ ВИСВІТЛЕННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ПУБЛІЧНОЇ АДМІНІСТРАЦІЇ УКРАЇНИ.....	72
ВОЛК В. В. МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ ФОРМУВАННЯ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ У СФЕРІ МІСЬКОГО ТРАНСПОРТУ.....	77
ВОРОНІН Я. Г. ДОЗВІЛЬНІ СИСТЕМА, ДІЯЛЬНІСТЬ І ПРОЦЕДУРИ: ПРОБЛЕМИ СПІВВІДНОШЕННЯ.....	82
ГАВРИЛЮК Р. В. ПРО РЕФОРМУВАННЯ ДЕРЖАВТОІНСПЕКЦІЇ.....	88
ГРЕЧАНЮК Н. В. СТАН ТА МОЖЛИВІ ШЛЯХИ ВДОСКОНАЛЕННЯ АДМІНІСТРАТИВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ СТАНОВЛЕННЯ РИНКУ ЗЕМЛІ В УКРАЇНІ.....	94
ЄМЕЦЬ Л. О., ВІХРОВ В. В. ПРАВОВІ ЗАСАДИ ПУБЛІЧНОГО УПРАВЛІННЯ НЕПОЛІТИЧНИМИ ОБ'ЄДНАННЯМИ ГРОМАДЯН.....	98
ЗУЄВА В. О., ЧЕРЕВАТЮК В. Б. ФУНКЦІЇ ДЕРЖАВИ ТА ПРОБЛЕМИ АВІАЦІЙНОЇ БЕЗПЕКИ.....	103
ІСА ТАНРИВЕРДІЄВ КЛАСИФІКАЦІЯ ЗАСОБІВ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ОРГАНАМИ ПРОКУРАТУРИ УКРАЇНИ ПРИТЯГНЕННЯ ОСІБ ДО АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ.....	110
КЛИМЕНТЬЄВ О. П. НАПРЯМИ ПІДВИЩЕННЯ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ІНФОРМАЦІЙНОЇ ФУНКЦІЇ.....	117
НЕГОДЧЕНКО В. О. МІСЦЕ ПЕРСОНАЛЬНИХ ДАНИХ У СИСТЕМІ ІНФОРМАЦІЙНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ОРГАНІВ ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ.....	123
ПОТІП М. М., КОРНІЄНКО М. В. АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВИЙ РЕЖИМ РОЗМЕЖУВАННЯ КОМПЕТЕНЦІЇ ОРГАНІВ ДЕРЖАВНОЇ ВИКОНАВЧОЇ ВЛАДИ ТА МІСЦЕВОГО САМОВРЯДУВАННЯ.....	132

